Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

2015Z14495

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat er een miljoenenstrop dreigt voor de verbouwing van station Utrecht* (ingezonden 3 augustus 2015).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de artikelen «Miljoenenstrop dreigt rond verbouwing station Utrecht», «Overschrijdingen verrasten ministerie telkens weer», en «In 2012 viel dit project al voor bijna niemand meer te overzien»?[1]

Vraag 2
Wat is de ervaring met het opknippen van grote projecten, zoals de verbouwing van station Utrecht, tot nu toe? Heeft dit bij een van de grote projecten aantoonbaar geleid tot een snellere en betere uitvoering (binnen tijd, scope en budget)? Kunt u bij de ervaringen ook de opmerkingen die in de artikelen door externe adviseurs en/of zogenoemde «betrokkenen» worden gemaakt, betrekken?

Vraag 3
Herkent u zich in de kritiek dat het project sinds 2012 ProRail gaandeweg boven het hoofd is gegroeid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4
Wanneer hebben het ministerie de eerste signalen van vertraging, scopewijzigingen en budgetoverschrijdingen bereikt? Wat is daar toen mee gedaan? Kunt u een chronologisch overzicht hiervan aan de Kamer doen toekomen?

Vraag 5
Kunt u een nadere toelichting geven op de zinsnede «Het project is nu een jaar opgerekt om de veiligheid van de reizigers te garanderen»? Herkent u deze zinsnede? Is er sprake van aangescherpte veiligheidseisen? Zo ja, door wie zijn deze opgelegd? Is hier een nadere verklaring voor? Zijn er redenen te noemen dat de veiligheid onder druk staat? Was dit niet te voorzien? Wat is nu het veiligheidsniveau? Zijn er mogelijk ontwerpfouten gemaakt? Zo ja, wat betekent dit voor de voortgang van het project?

[1] Het Financieele Dagblad, 30 juli 2015

kv-tk-2015Z14495
’s-Gravenhage 2015

Vraag 6
Wanneer en op welke wijze is de Kamer geïnformeerd over de budgettaire overschrijdingen, de uitgelopen tijdsplanning en de scopewijzigingen? Op welke wijze is de Kamer geïnformeerd over het door het ministerie ingelaste evaluatieonderzoek in april? Kunt u de opdracht en planning van dit onderzoek naar de Kamer sturen en ook aangeven wanneer de resultaten hiervan voor de Kamer beschikbaar zijn?

Vraag 7
Waar komt het bedrag van 100 miljoen euro overschrijding vandaan, en waar is de veronderstelling op gebaseerd dat dit kan worden teruggebracht naar 30 miljoen euro, aangezien de totale kosten nog niet bekend zijn? Wanneer is hier meer duidelijkheid over? Is het nog mogelijk dat het project verder vertraagt of dat er een scopewijziging moet plaatsvinden met alle budgettaire gevolgen van dien? Zo nee, waarom niet? Welke consequenties hebben deze overschrijdingen voor overige spoorprojecten dan wel het reguliere beheer en onderhoudsbudget van ProRail?

Vraag 8
Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de overschrijding? Hoe lang is de overschrijding al bekend bij ProRail? Wanneer is het Ministerie van de overschrijding op de hoogte gebracht?

Vraag 9
In hoeverre heeft het ministerie zich vanaf de aanvang van het project met het project bemoeid en hoe oefent het ministerie als direct verantwoordelijk ministerie en opdrachtgever controle uit op de activiteiten en de werkzaamheden van ProRail, opdat de opdrachten conform gemaakte afspraken worden uitgevoerd? Op welke wijze worden zogenoemde grote projecten als deze aangestuurd vanuit de opdrachtgeversrol? Wordt naar aanleiding van deze overschrijdingen inmiddels op een andere manier gekeken en invulling gegeven aan de opdrachtgeversrol en bijsturing? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10
Herkent u zich in de uitspraak in het artikel «Overschrijdingen verrasten ministerie telkens weer» dat het telkens »gaat om scopewijzigingen die niet zijn afgesproken»? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe kan dit?

Vraag 11
Klopt de weergave in het artikel dat problemen dusdanig laat zijn gemeld dat bijsturing niet meer mogelijk was in Utrecht, «ondanks het tussentijdse voornemen van beide partijen om de onderlinge communicatie te verbeteren na eerdere missers»? Klopt het dat er eerdere missers zijn gemaakt? Zo ja, welke? Klopt het dat er tussentijds afspraken zijn gemaakt om de communicatie te verbeteren? Waarom is dit dan niet gelukt?

Vraag 12
Hoe beoordeelt u de opmerking van een «betrokkene» dat er een moeizame werkrelatie is tussen ProRail en het ministerie en dat het ministerie meer een vinger aan de pols had moeten houden? Hoe karakteriseert u de werkrelatie tussen ProRail en het ministerie?

Vraag 13
Wat is de rol van NS en de gemeente Utrecht bij dit project? Wat zijn hun verantwoordelijkheden in het kader van deze overschrijding? In hoeverre is er sprake van aanvullende eisen gedurende de uitvoering van het project?

Vraag 14
In hoeverre is er, gegeven de overschrijdingen bij andere spoorprojecten, zoals OV-SAAL en ZwolleSpoort, sprake van een trend? Wat is er gedaan met de aanbevelingen van de commissie-Kuiken uit 2012 en de parlementaire werkgroep uit 2005? Is er de afgelopen jaren verbetering opgetreden? Zo ja, waar baseert u dat op? Zo nee, welke additionele maatregelen gaat u treffen, zodat overschrijdingen bij dergelijke spoorprojecten zo veel mogelijk beperkt kunnen worden?

Vraag 15
Welke maatregelen worden er genomen om te voorkomen dat de verbouwing van station Utrecht verder uit de pas gaat lopen qua planning en financiën?

Vraag 16
Herkent u de kritiek in het artikel dat de kennis versnipperd is en dat men niet meer weet waar men precies heen wil op de langere termijn? Zo ja, welke acties gaat u ondernemen?

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Helvert (CDA), ingezonden 31 juli 2015 (vraagnummer 2015Z14477)